

*Service des flottes et des marins  
Sous-direction de la sécurité et de  
la transition écologique des navires*

Paris, le 08 novembre 2022

*Bureau du contrôle par l'Etat du port*

## **DECISION n° 4077**

### **Le directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture :**

**Vu** la Convention internationale du 13 février 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de l'Organisation Maritime Internationale et son Annexe, entrée en vigueur le 08 septembre 2017, notamment les règles B-3 et D-2 ;

**Vu** la résolution MEPC.297(72) adoptée le 13 avril 2018 et amendant la règle B-3 de la Convention internationale du 13 février 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires ;

**Vu** la directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port ;

**Vu** le code des transports, notamment le 1° de l'article L.5241-4-5 ;

**Vu** le code de l'environnement, notamment les articles L.218-82 à L.218-86 ;

**Vu** le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires, notamment le 1° du I de l'article 41-9 ;

**Vu** le décret n°2005-850 du 27 juillet 2005 relatif aux délégations de signature des membres du Gouvernement ;

**Vu** l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié, relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution ;

**Vu** la décision administrative d'immobilisation du navire CONTI GREENLAND N° IMO 939139 battant pavillon Libéria après une inspection par les agents habilités du centre de sécurité des navires de Lorient le 03 novembre 2022 ;

**Vu** la lettre de dispense (Ref : 91621-784244) de l'administration du pavillon en date du 3 novembre 2022 ;

**Considérant** que le certificat IOPP du navire CONTI GREENLAND N° IMO 9391397 a été renouvelé jusqu'au 20 mai 2022 sur la base d'une visite réalisée le 20 mai 2017, puis renouvelé jusqu'au 9 septembre 2023 sur la base d'une visite réalisée le 19 mai 2022 ;

**Considérant** que les dispositions de la Convention susvisée et son annexe exigent que les navires neufs et existants auxquels elles s'appliquent sont tenus de satisfaire à la norme décrite à la règle D-2 selon un calendrier établi par la résolution MEPC.297(72) de l'OMI ;

**Considérant** que selon les termes de ce calendrier, le navire aurait dû être équipé d'un système de traitement des eaux de ballast pour satisfaire à la règle D-2 au plus tard à la date de la première visite de renouvellement du certificat IOPP après la date d'entrée en vigueur de la Convention, soit au plus tard le 20 mai 2022 ;

**Considérant** qu'il a été constaté par les agents du centre de sécurité de Lorient que le navire visé n'était pas équipé d'un système de traitement des eaux de ballast pour satisfaire à la règle D-2 de la convention susvisée au cours de l'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port réalisée le 3 novembre 2022 ;

**Considérant** que la dispense émise par l'administration du pavillon Libéria valable jusqu'au 9 septembre 2023 pour permettre au navire visé de satisfaire à la norme décrite à la règle D-2 ne fait référence à aucune règle de la Convention visée et de son Annexe ;

**Considérant** que la compagnie n'a pas été en mesure de démontrer qu'un chantier naval est en mesure d'installer un système de traitement des eaux de ballast pour satisfaire à la règle D-2 de la Convention susvisée afin de lever la décision d'immobilisation ;

**Considérant** qu'il en résulte que l'absence du système de traitement des eaux de ballast présente un risque manifeste pour l'environnement marin et que le navire a fait à ce titre l'objet d'une décision d'immobilisation le 3 novembre 2022.

#### **DECIDE**

**Article 1er** : L'accès aux ports et aux mouillages sur l'ensemble du territoire national est refusé au navire CONTI GREENLAND N° IMO 9391397.

**Article 2** : La présente décision prend effet dès que le navire a quitté le port ou le mouillage après notification de la présente décision. Elle ne s'applique pas en cas de force majeure définie à l'article L.5334-4 du code des transports.

**Article 3** : La présente décision ne pourra être levée qu'après que le propriétaire ou l'exploitant justifie que le navire satisfait pleinement aux règles B-3 et D-2 de la Convention susvisée et après une nouvelle inspection dans un port du territoire national, et sous réserve qu'aucun autre motif d'immobilisation n'ait été constaté dans le cadre de cette inspection.

**Article 4** : La présente décision est susceptible de faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent dans un délai de deux mois à compter de la présente décision.

**Article 5** : Le directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture est chargé de l'exécution de la présente décision qui sera publiée sur le site [www.mer.gouv.fr](http://www.mer.gouv.fr).

Pour le Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et  
de l'aquaculture, et par délégation,  
Le sous-directeur de la sécurité et de la transition écologique  
des navires empêché



Caroline NEUMAN

Adjointe au sous-directeur de la sécurité et de la transition  
écologique des navires

.....

*Courtesy translation :*

**The General Director for Maritime affairs, fisheries and aquaculture,**

Having regard to the International Convention for the control and management of ships' Ballast water and sediments of 13 february 2004, entered in force on 08 september 2017, in particular rules B-3 and D-2 ;

Having regard to resolution MEPC.297(72) adopted on April 13, 2018 and amending rule B-3 of the abovementioned Convention ;

Having regard to Directive 2009/16/EC of 23 april 2009 on port State control ;

Having regard to the *Code des transports*, in particular 1° of article L.5241-4-5 ;

Having regard to the *Code de l'environnement*, in particular articles L.218-82 to L.218-86 ;

Having regard to the *Décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires*, in particular article 41-9 (paragraph 1° of I) ;

Having regard to the *Décret n°2005-850 du 27 juillet 2005 relatif aux délégations de signature des membres du Gouvernement* ;

Having regard to the *Arrêté du 23 novembre 1987 modifié, relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution* ;

Having regard to the notice of detention of the ship CONTI GREENLAND N° IMO 9391397 under the Liberian flag, issued after an inspection was carried out by qualified inspectors of Lorient on the 3rd of novembre 2022 ;

Having regard to the waiver letter (Ref : 91621-784244) of the flag administration on 3 novembre 2022 ;

**Whereas :**

- (1) Considering that the IOPP certificate of the ship CONTI GREENLAND N° IMO 9391397 was renewed until 20 May 2022 following the renewal survey carried out on 20 May 2017, then renewed until the 9 September 2023 following the renewal survey carried out on 19 May 2022 ;
- (2) Considering that the provisions of the abovementioned Convention require that new and existing ships falling under its scope shall comply to D-2 regulation in accordance with a specific timetable established by the IMO ;
- (3) Considering that according to this timetable and to satisfy D-2 regulation, the ship should have been equipped with an approved ballast water management system not later than the date of the first renewal survey of the IOPP certificate after the entrance into force of the Convention, thus being 20 May 2022 ;
- (4) Considering that it was noted by the authorised officers of the *centre de sécurité des navires de Lorient* that the abovementioned ship was not equipped with a ballast water treatment system to satisfy rule D-2 of the convention referred to above in during the port State control inspection carried out on 3 November 2022 ;

- (5) Considering that the waiver issued by the Liberia flag administration valid until 9 September 2023 to allow the abovementioned ship to meet the standard described in regulation D-2 does not refer to any provision of the Convention referred to above and its Annex ;
- (6) Considering that the company was not able to demonstrate that a shipyard is in a position to install a ballast water treatment system to satisfy rule D-2 of the Convention referred to above in order to lift the detention decision ;
- (7) Considering as a result that the absence of the ballast water treatment system presents a clear risk for the marine environment and that the vessel was therefore the subject of a decision of detention on 3 November 2022.

#### **DECIDES**

**Article 1** : Access to ports and anchorages throughout the national territory is refused to the vessel CONTI GREENLAND N° IMO 9391397.

**Article 2** : This decision takes effect as soon as the vessel has left the port or the anchorage after notification of this decision. It does not apply in the event of force majeure as defined in article *L.5334-4 du code des transports*.

**Article 3** : This decision can only be lifted after the owner or operator demonstrates that the ship fully complies with regulation B-3 of the Convention referred to above and after a new inspection in a port of the national territory, and provided that no other ground of detention has been noted within the framework of this inspection.

**Article 4** : This decision may be the subject of a contentious appeal before the administrative court with territorial jurisdiction within two months of this decision.

**Article 5** : The Director General of Maritime Affairs, Fisheries and Aquaculture is responsible for the execution of this decision which will be published on the website [www.mer.gouv.fr](http://www.mer.gouv.fr).